N° 62

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE OUVERTE LE 28 AVRIL 1959

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 juin 1959.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des affaires économiques et du plan [1] *sur la proposition de résolution de* MM. Fernand VERDEILLE, Fernand AUBERGER, Michel CHAMPLEBOUX, Marcel CHAMPEIX, Marcel BRÉGÉGÈRE, Emile DURIEUX, Marcel BOULANGÉ, Antoine COURRIÈRE, Gérard MINVIELLE, Edouard SOLDANI, Jean NAYROU, Gabriel MONTPIED, Gaston DEFFERRE, Roger CARCASSONNE, Mlle Irma RAPUZZI *et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à rétablir le financement des tranches départementale, vicinale, rurale et urbaine du* **Fonds d'investissement routier.**

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) *Cette Commission est composée de :* MM. N..., *président ;* Jean Bertaud, Paul Mistral, Etienne Restat, *vice-présidents ;* René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Yvon, *secrétaires;* Louis André, Octave Bajeux, Joseph Beaujannot, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Roland Bru, Omer Capelle, Michel Champleboux, Emile Claparède, Henri Cornat, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Luc Durand-Réville, Emile Durieux, Jean Errecart, Jacques Gadoin, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Jean Lacaze, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Marcel Legros, Robert Liot, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Raymond Pinchard, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Eugène Ritzenthaler, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Jacques Soufflet, Charles Suran, Gabriel Tellier, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Pierre de Villoutreys.

Voir le numéro :

Sénat : 26 (1958-1959).

Mesdames, Messieurs,

La proposition de résolution que j'ai l'honneur de rapporter devant vous, au nom de votre Commission des Affaires économiques et du Plan, concerne un problème qui a tout particulièrement préoccupé notre Assemblée depuis 1952, celui du financement du Fonds spécial d'investissement routier.

Je crois utile, en effet, de ne pas limiter mon exposé à la seule question de l'alimentation des tranches locales, étant donné que le fonds routier doit être considéré comme un tout en raison, d'une part, de son mode de financement et, d'autre part, de son objet qui est, rappelons-le, la modernisation et l'équipement du réseau routier, dans son ensemble.

Après un bref historique, je me propose de vous montrer comment l'amenuisement progressif des crédits est arrivé à mettre en cause la réalisation des plans quinquennaux adoptés et l'existence même du Fonds routier.

*
* *

Créé par la loi du 30 décembre 1951 à la suite d'une augmentation de 5,20 francs des droits intérieurs sur les carburants, le Fonds routier était, primitivement, alimenté par un prélèvement de 22 p. 100 des droits intérieurs sur les carburants, 20 p. 100 allant au réseau national et 2 p. 100 à la voirie départementale.

Sur proposition du Sénat, adoptée par l'Assemblée Nationale, a été instituée par la loi du 3 avril 1952, une tranche vicinale alimentée par 2 p. 100 du produit de ces droits. En vertu de ce texte, les différentes tranches étaient financées comme suit:

Tranche nationale.....	18 %
Tranche départementale.....	2 %
Tranche vicinale.....	2 %

La loi du 14 avril 1952 a réduit ces pourcentages de la façon suivante:

Tranche nationale.....	10 %
Tranche départementale.....	2 %
Tranche vicinale.....	2 %

Jusqu'en 1955, ces pourcentages ont été reconduits, toujours à titre provisoire, par les lois de finances.

En revanche, la loi du 3 avril 1955 a prévu :

1° Un rétablissement progressif des ressources du Fonds;

2° La création d'une tranche urbaine et d'une tranche rurale, celle-ci due à l'initiative du Sénat ;

3° La mise à la charge du Fonds routier des frais de reconstruction des ponts.

Le rétablissement progressif des ressources se présentait comme suit:

	1955	1956	1957
	p. 100	p. 100	p. 100
Tranche nationale	13,5	13,5	14
Tranche départementale	2,5	2,5	2,5
Tranche vicinale	2,5	2,5	3
Tranche urbaine	1	1,5	1,5
Tranche rurale	0,5	1	1

En fait, cette loi n'a été appliquée qu'en 1955 et 1956, et encore sous la réserve importante suivante que les pourcentages étaient calculés sur la base de la valeur des droits sur les carburants antérieurs au 1er janvier 1952, soit 31,80 francs, au lieu de 67,65 francs aujourd'hui.

En 1957, l'alimentation du fonds fut réduite de 17 p. 100 par un plafonnement de la valeur du point de pourcentage à 2.100 millions de francs.

En outre, 12 milliards de crédits de programme et 5 milliards de crédits de payement furent bloqués en cours d'année.

C'est de ce moment que date, en fait, la suppression du principe de la référence obligatoire au produit de la taxe sur les carburants qui était à la base du Fonds routier.

En 1958, le financement des tranches locales fut pratiquement supprimé, tandis que les crédits de programme de la tranche nationale tombaient à 4 milliards et que les crédits de payement étaient réduits à 25.500 millions, de manière à permettre strictement la poursuite des travaux en cours.

Pour fixer les idées, voici, en ce qui concerne les payements, les dotations théoriques comparées aux dotations réelles pour 1958 (en millions) :

	DOTATION THEORIQUE	DOTATION REELLE
Tranche nationale	33.194	25.500
Tranche départementale	5.926	100
Tranche vicinale	7.115	1.300
Tranche urbaine	3.557	200
Tranche rurale	2.371	100

En 1959, la tranche nationale reçoit 28.400 millions de crédits de payement et 10.790 millions d'autorisations de programme.

Les tranches vicinale et rurale ne sont pas approvisionnées. Les tranches départementale et urbaine ne reçoivent aucun crédit, au titre de la loi de finances pour 1959. Toutefois, elles bénéficieront d'un crédit de 5 milliards (4,4 milliards pour la tranche urbaine et 600 millions pour la tranche départementale) correspondant à la libération des « payements » bloqués en 1957.

*
* *

En ce qui concerne les autorisations de programme intéressant la tranche nationale, notons que si le plan 1952-1956 a pu être réalisé dans des proportions acceptables (70 p. 100), il apparaît nécessaire de redresser très sérieusement la situation pour réaliser le deuxième plan (1956-1961) dans les mêmes conditions.

En effet, 37 milliards seulement de crédits de programme ont été accordés pour les trois premières années, alors que la réalisation progressive du Plan aurait nécessité, pour cette période, l'octroi d'autorisations atteignant 111 milliards.

La situation est encore beaucoup plus sérieuse pour les tranches locales qui n'ont reçu, depuis 1957, que 9 milliards au lieu des 40 nécessaires. Il convient cependant de préciser que l'apport du fonds routier ne présente, pour le réseau des départements et communes, que 20 p. 100 environ du financement nécessaire à l'amélioration de la voirie.

*
* *

Mais il y a plus grave ; l'existence même du Fonds routier est aujourd'hui mise en cause par une circulaire de la Direction du Budget du 12 mars 1959, qui prévoit l'inscription des crédits du Fonds routier au Titre V (Investissements), au lieu du Titre VIII (Ressources affectées), ce qui revient à supprimer officiellement tout lien entre le produit de la taxe intérieure sur les carburants et le financement de la modernisation du réseau routier.

L'adoption d'une telle position aboutissant pratiquement à la suppression du Fonds routier, nous vous proposons de compléter le texte élaboré par M. Verdeille et ses collègues par la phrase suivante : « Et lui demande le maintien de l'inscription au Titre VIII du budget (Ressources affectées) des crédits de ce Fonds ».

*
* *

Compte tenu de cette adjonction, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Sénat invite le Gouvernement à modifier les dispositions de l'article 132 de la loi de finances n° 58-1374 du 30 décembre 1958 en vue de rétablir le financement des tranches départementale, vicinale, rurale et urbaine du Fonds d'investissement routier et lui demande le maintien de l'inscription au Titre VIII du budget (Ressources affectées) des crédits de ce Fonds.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.